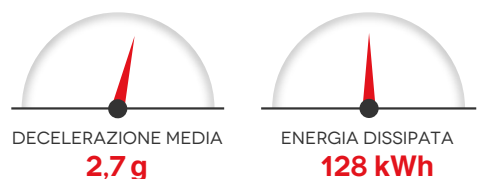


F1 | CARTA D'IDENTITÀ DEI CIRCUITI

2016 FORMULA 1
GRAND PRIX DE MONACO

27-29 MAG 2016

CIRCUIT DE MONACO (MONTE CARLO)



DATI CIRCUITI

Lunghezza: 3.340 m
Numero di giri: 78
Numero di frenate: 13

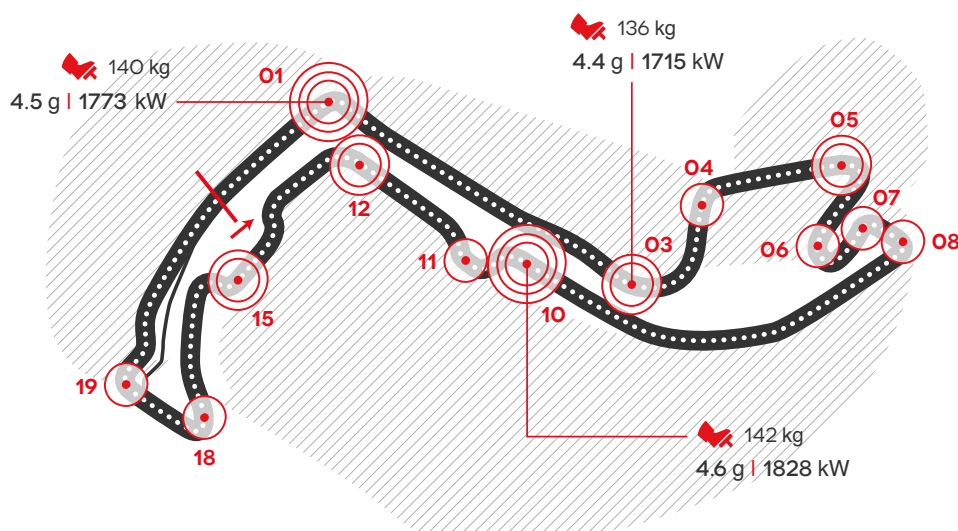
COMMENTO

Storico circuito cittadino che si snoda tra le strade del Principato, capaci di creare parecchi problemi ai freni delle monoposto. Il tracciato tortuoso e la scarsa aderenza, infatti, portano spesso i piloti a controllare la vettura con l'ausilio del freno, con riflessi negativi sulla temperatura di pinze e fluido freni. Nel passato questo evento era spesso teatro di problemi legati al surriscaldamento dell'impianto e al vapour lock (fenomeno per cui il fluido freni raggiunge la temperatura di ebollizione all'interno della pinza) con allungamenti del pedale in frenata che portavano spesso al ritiro se non all'incidente. Nei tempi moderni il lavoro fatto sul raffreddamento dei freni ha allontanato tali problemi, se pur sia ancora necessario prestare particolare attenzione alla gestione delle temperature durante il weekend di gara.

Le frenate non sono particolarmente brusche, ma il tempo sul freno è tra i più alti della stagione, ben il 26%.

*** Per l'impianto frenante la curva 10 risulta essere la più impegnativa del circuito.**

In caso di pubblicazione dei dati,
siete gentilmente invitati a citare la fonte Brembo.



01

Velocità iniziale	293	(Km/h)
Velocità finale	101	(Km/h)
Spazio di frenata	118	(m)
Tempo di frenata	1,38	(sec)
Decelerazione massima	4,5	(g)
Carico pedale max	140	(Kg)
Potenza frenante	1773	(Kw)

03

Velocità iniziale	290	(Km/h)
Velocità finale	146	(Km/h)
Spazio di frenata	88	(m)
Tempo di frenata	1,04	(sec)
Decelerazione massima	4,4	(g)
Carico pedale max	136	(Kg)
Potenza frenante	1715	(Kw)

04

Velocità iniziale	174	(Km/h)
Velocità finale	113	(Km/h)
Spazio di frenata	23	(m)
Tempo di frenata	0,79	(sec)
Decelerazione massima	2,2	(g)
Carico pedale max	67	(Kg)
Potenza frenante	401	(Kw)

05

Velocità iniziale	226	(Km/h)
Velocità finale	65	(Km/h)
Spazio di frenata	105	(m)
Tempo di frenata	1,46	(sec)
Decelerazione massima	3,1	(g)
Carico pedale max	99	(Kg)
Potenza frenante	891	(Kw)

06

Velocità iniziale	144	(Km/h)
Velocità finale	50	(Km/h)
Spazio di frenata	74	(m)
Tempo di frenata	1,30	(sec)
Decelerazione massima	1,8	(g)
Carico pedale max	55	(Kg)
Potenza frenante	192	(Kw)

07

Velocità iniziale	96	(Km/h)
Velocità finale	85	(Km/h)
Spazio di frenata	17	(m)
Tempo di frenata	0,69	(sec)
Decelerazione massima	1,2	(g)
Carico pedale max	25	(Kg)
Potenza frenante	99	(Kw)

08

Velocità iniziale	120	(Km/h)
Velocità finale	97	(Km/h)
Spazio di frenata	21	(m)
Tempo di frenata	0,78	(sec)
Decelerazione massima	1,5	(g)
Carico pedale max	41	(Kg)
Potenza frenante	54	(Kw)

10*

Velocità iniziale	297	(Km/h)
Velocità finale	70	(Km/h)
Spazio di frenata	137	(m)
Tempo di frenata	1,67	(sec)
Decelerazione massima	4,6	(g)
Carico pedale max	142	(Kg)
Potenza frenante	1828	(Kw)

11

Velocità iniziale	69	(Km/h)
Velocità finale	61	(Km/h)
Spazio di frenata	19	(m)
Tempo di frenata	0,79	(sec)
Decelerazione massima	1,0	(g)
Carico pedale max	42	(Kg)
Potenza frenante	117	(Kw)

12

Velocità iniziale	234	(Km/h)
Velocità finale	151	(Km/h)
Spazio di frenata	61	(m)
Tempo di frenata	0,86	(sec)
Decelerazione massima	3,3	(g)
Carico pedale max	104	(Kg)
Potenza frenante	980	(Kw)

F1 | CARTA D'IDENTITÀ DEI CIRCUITI

2016 FORMULA 1
GRAND PRIX DE MONACO

27-29 MAG 2016

CIRCUIT DE MONACO (MONTE CARLO)



DECELERAZIONE MEDIA
2,7 g

ENERGIA DISSIPATA
128 kWh



CATEGORIA DI FRENATA
MEDIUM

TEMPO SPESO IN FRENATA
26%

DATI CIRCUITI

Lunghezza: 3.340 m

Numero di giri: 78

Numero di frenate: 13

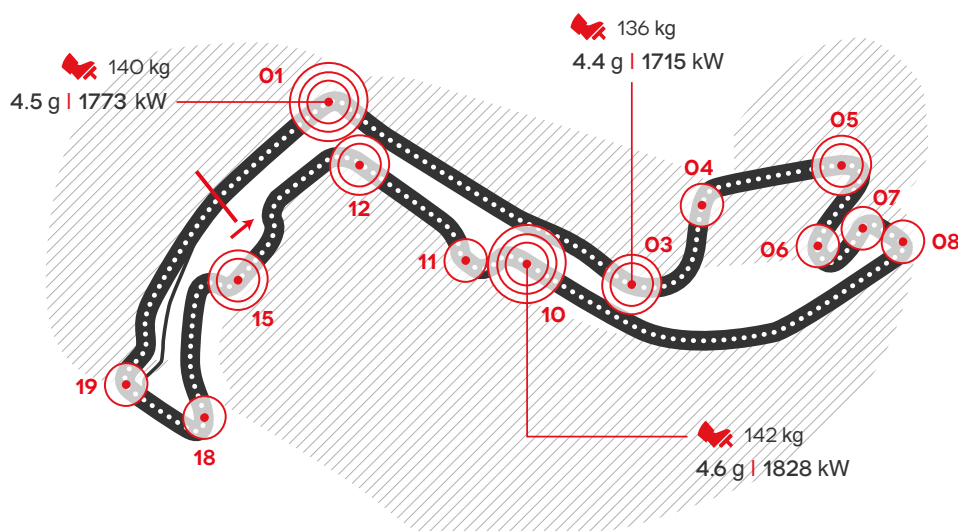
COMMENTO

Storico circuito cittadino che si snoda tra le strade del Principato, capaci di creare parecchi problemi ai freni delle monoposto. Il tracciato tortuoso e la scarsa aderenza, infatti, portano spesso i piloti a controllare la vettura con l'ausilio del freno, con riflessi negativi sulla temperatura di pinze e fluido freni. Nel passato questo evento era spesso teatro di problemi legati al surriscaldamento dell'impianto e al vapour lock (fenomeno per cui il fluido freni raggiunge la temperatura di ebollizione all'interno della pinza) con allungamenti del pedale in frenata che portavano spesso al ritiro se non all'incidente. Nei tempi moderni il lavoro fatto sul raffreddamento dei freni ha allontanato tali problemi, se pur sia ancora necessario prestare particolare attenzione alla gestione delle temperature durante il weekend di gara.

Le frenate non sono particolarmente brusche, ma il tempo sul freno è tra i più alti della stagione, ben il 26%.

*** Per l'impianto frenante la curva 10 risulta essere la più impegnativa del circuito.**

In caso di pubblicazione dei dati, siete gentilmente invitati a citare la fonte Brembo.



15

Velocità iniziale	237	(Km/h)
Velocità finale	89	(Km/h)
Spazio di frenata	84	(m)
Tempo di frenata	1,10	(sec)
Decelerazione massima	3,3	(g)
Carico pedale max	103	(Kg)
Potenza frenante	1010	(Kw)

18

Velocità iniziale	195	(Km/h)
Velocità finale	58	(Km/h)
Spazio di frenata	90	(m)
Tempo di frenata	1,33	(sec)
Decelerazione massima	2,5	(g)
Carico pedale max	76	(Kg)
Potenza frenante	552	(Kw)

19

Velocità iniziale	114	(Km/h)
Velocità finale	91	(Km/h)
Spazio di frenata	43	(m)
Tempo di frenata	0,80	(sec)
Decelerazione massima	1,4	(g)
Carico pedale max	40	(Kg)
Potenza frenante	35	(Kw)